

Briefing Subsidi Energi Indonesia



GSI

Global
Subsidies
Initiative

iisd

International
Institute for
Sustainable
Development

Institut
international du
développement
durable

OKTOBER
2013

SEBAGAI BAGIAN DARI AKTIVITAS KAMI DI SEKTOR KEBIJAKAN ENERGI DAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI INDONESIA, GLOBAL SUBSIDIES INITIATIVE (GSI) DARI INTERNATIONAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (IISD) MEMPUBLIKASIKAN SEBUAH TERBITAN BERKALA TENTANG ISU-ISU TERKAIT SUBSIDI ENERGI. UNTUK INFORMASI LEBIH LANJUT, HARAP HUBUNGI LUCKY LONTOH DI ALAMAT EMAIL LUCKY.LONTOH@IISD.ORG.
ORG DAN CHRISTOPHER BEATON DI ALAMAT CBEATON@IISD.ORG.

Insetif pajak untuk kendaraan irit bahan bakar untuk mengurangi konsumsi BBM

Sebagai upaya mengurangi ketergantungan pada impor minyak dan belanja subsidi BBM yang tinggi, Pemerintah Indonesia baru-baru ini meluncurkan sejumlah insiatif untuk mengurangi konsumsi. Peraturan terbaru yang dikeluarkan adalah Peraturan Pemerintah No.41/2013 yang mendorong penggunaan kendaraan irit bahan bakar di pasar otomotif Indonesia yang tengah berkembang pesat.

Peraturan ini memperkenalkan klasifikasi kendaraan baru di Indonesia, yaitu 'mobil murah ramah lingkungan' (low-cost green car/LCGC), dan memberikan insetif pajak pada beberapa jenis kendaraan yang dinilai hemat energi dan terjangkau. Kebijakan ini secara progresif menurunkan pajak penjualan kendaraan dengan mesin kecil (lihat Tabel 1).

Tabel 1. Daftar Insetif Pajak untuk Kebijakan 'Mobil Murah Ramah Lingkungan' (LCGC)

Insetif Pajak	Jenis Kendaraan
Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) sebesar 75 persen nilai penjualan kendaraan.	Setiap kendaraan bermotor yang menggunakan mesin advance diesel/petrol, mesin dual petrol gas (dengan alat konverter ke CNG/LGV), mesin biofuel, mesin hibrid, mesin khusus CNG/LGV, dengan konsumsi BBM kurang dari 20 kilometer sampai 28 kilometer per liter, atau jenis bahan bakar lainnya dengan rasio konsumsi bahan bakar setara.
PPnBM sebesar 50 persen dari nilai penjualan kendaraan.	Setiap kendaraan bermotor yang menggunakan mesin advance diesel/petrol, mesin dual petrol gas (dengan alat konverter ke CNG/LGV), mesin biofuel, mesin hibrid, mesin khusus CNG/LGV, dengan konsumsi BBM lebih dari 28 kilometer per liter, atau jenis bahan bakar lainnya dengan rasio konsumsi bahan bakar setara.
PPnBM sebesar 0 persen	1. Kendaraan dengan mesin 1.200 cc, dan konsumsi bahan bakar minimal 20 kilometer per liter, atau tipe bahan bakar lain dengan rasio konsumsi bahan bakar setara. Atau; 2. Kendaraan dengan mesin 1.500cc dan konsumsi bahan bakar minimal 20 kilometer per liter, atau jenis bahan bakar lain dengan rasio konsumsi bahan bakar setara.

Sumber : Peraturan Pemerintah No. 41/2013.

Pemerintah meyakini bahwa integrasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (proses regional yang dicoba untuk dicapai negara-negara anggota ASEAN pada 2015) akan meningkatkan penjualan produk otomotif, dan menyingkap pasar Indonesia pada produk otomotif asing lainnya sekaligus membuka pasar negara-negara tetangga kepada



Briefing

Subsidi Energi

Indonesia. Hal ini dipandang Pemerintah sebagai peluang untuk memperluas industri otomotif lokal. Kementerian Industri telah menetapkan target LCGC yang diproduksi secara lokal sebanyak 120.000 unit pada 2014, dengan 15-20 persen diantaranya untuk tujuan ekspor (Detik.com, 2013).

Sejumlah produsen mobil seperti Toyota, Honda, Nissan, Suzuki, dan General Motors menyatakan bahwa mereka tengah mengembangkan kapasitas untuk memproduksi LCGC di Indonesia. Beberapa produsen bahkan telah memperkenalkan mobil LCGC ke pasar Indonesia dengan harga sekitar Rp100 juta atau kurang. Sejauh ini, penerimaan pasar cukup baik terhadap kendaraan-kendaraan tersebut. Toyota Astra Motor menyatakan telah menjual 17.272 unit LCGC keluaran terbarunya, Agya, di minggu pertama sejak diluncurkan di Indonesia International Motor Show pada bulan September 2013 (Tribunnews, 2013).

Gubernur populer DKI Jakarta, Joko Widodo, mengkritik kebijakan di atas dan menyatakan bahwa kebijakan ini akan memperparah kondisi kemacetan Jakarta yang sudah buruk (Tempo, 2013a). Sementara Wakil Gubernur Jakarta, Basuki Tjahaya Purnama, juga mengungkapkan kekhawatirannya terkait berbondong-bondongnya mobil murah memasuki pasaran. Ia mengusulkan diberlakukannya pajak pendapatan tambahan bagi masyarakat yang memiliki lebih dari satu kendaraan bermotor. Namun demikian Basuki juga mengakui bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak memiliki kewenangan untuk mengambil kebijakan tersebut (Gatra, 2013).

Kebijakan LCGC juga telah memicu kritik karena tidak adanya kejelasan bagaimana mobil murah akan dapat mengurangi konsumsi bahan bakar, khususnya BBM bersubsidi. Tulus Abadi, Anggota Dewan Pengurus Asosiasi Konsumen Indonesia dan Anggota Dewan Transportasi Jakarta misalnya mengatakan bahwa kebijakan mobil murah akan meningkatkan permintaan BBM bersubsidi alih-alih menguranginya (Sindonews, 2013a).

Upaya lain diumumkan untuk mengurangi konsumsi BBM bersubsidi

Selama beberapa tahun Pemerintah Indonesia juga telah bereksperimen dengan teknologi Radio Frequency Identification (RFID) untuk memonitor dan mengurangi konsumsi BBM bersubsidi. Alat RFID juga mampu memindai kendaraan yang memenuhi syarat untuk membeli BBM bersubsidi, serta menentukan kuota untuk kendaraan tersebut. Namun demikian, RFID masih belum berjalan secara efektif karena sejumlah masalah teknis dalam impor dan pemasangan prasarana.

Untuk mengatasi masalah-masalah dalam pemasangan RFID, Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Susilo Siswoutomo, pada 24 September 2013 mengumumkan inisiatif lain yang disebut sebagai 'transaksi non-tunai', di mana BBM bersubsidi hanya akan dapat dibeli dengan menggunakan kartu ATM. Dengan cara ini setiap pembelian BBM bersubsidi akan tercatat, dan pada gilirannya akan memungkinkan ditetapkannya batas pembelian BBM bersubsidi bagi pemilik rekening bank yang bersangkutan. Lembaga yang direncanakan akan mengelola mekanisme ini adalah PT Pertamina dan BPH Migas (Tempo, 2013b). Saat ini Pemerintah masih membahas rencana untuk menerapkan kebijakan ini dengan instansi-instansi terkait, khususnya dengan Bank Indonesia.

Pemerintah menyatakan bahwa metode ini masuk akal karena jumlah masyarakat yang memiliki rekening bank cukup besar (Tempo, 2013c). Namun demikian, penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Riset Telematika Sharing





Briefing

Subsidi Energi

Vision menunjukkan bahwa 68 persen masyarakat Indonesia masih belum memiliki rekening bank. Meskipun terdapat pertumbuhan positif dalam akses kepada layanan perbankan, perkembangan ini terpusat hanya di kota-kota besar (Tempo, 2013d).

Rencana lainnya adalah dengan menciptakan kartu khusus untuk membeli BBM bersubsidi. Dalam skema ini, konsumen diharuskan mendaftarkan kendaraannya di SPBU untuk mendapatkan kartunya yang akan menghasilkan catatan atas setiap pembelian BBM bersubsidi dari kendaraan yang bersangkutan (Inilah.com, 2013).

Adapun metode transaksi non-tunai akan diperkenalkan pada 2014 di Bali (Sindonews, 2013b).

Referensi

Detik.com. (2013, September 24). 20% Produksi Mobil Murah akan Dieksport Akhir Tahun Depan. Diakses di: <http://finance.detik.com/read/2013/09/24/191956/2368331/1036/20-produksi-mobil-murah-akan-diekspor-akhir-tahun-depan>

Gatra. (2013). DKI Serius Cekik Mobil Murah Lewat Pajak Penghasilan. Diakses di: <http://www.gatra.com/nusantara-1/jawa-1/39880-dki-serius-cekik-mobil-murah-lewat-pajak-penghasilan%E2%80%8F.html>

Inilah.com. (2013, September 26). Kartu BBM Subsidi Tunggu Aturan BPH Migas. Diakses di: <http://ekonomi.inilah.com/read/detail/2032700/kartu-bbm-subsidi-tunggu-aturan-bph-migas#.UkqlrCR3Uww>

Sindonews. (2013a, September 23). Mobil murah akan meningkatkan konsumsi premium. Diakses di: <http://ekbis.sindonews.com/read/2013/09/23/34/786405/mobil-murah-akan-meningkatkan-konsumsi-premium>

Sindonews. (2013b, September 13). Pembelian BBM menggunakan ATM akan diuji coba di Bali. Diakses di: <http://ekbis.sindonews.com/read/2013/09/13/34/782802/pembelian-bbm-menggunakan-atm-akan-diuji-coba-di-bali>

Tempo. (2013a, September 22). Jokowi: Jakarta Paling Terkena Dampak Mobil Murah. Diakses di: <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/22/083515528/Jokowi-Jakarta-Paling-Terkena-Dampak-Mobil-Murah>

Tempo. (2013b, September 25). Pertamina: Kartu BBM Bisa Kendalikan Kuota. Diakses di: <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/25/092516602/Pertamina-Kartu-BBM-Bisa-Kendalikan-Kuota>

Tempo. (2013c, September 23). RFID Molor, Beli Bensin Gunakan Kartu Debit. Diakses di: <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/24/090516283/RFID-Molor-Beli-Bensin-Gunakan-Kartu-Debit>

Tempo. (2013d, September 30). Setengah Penduduk Indonesia Belum Punya Rekening. Diakses di: <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/30/087517668/Setengah-Penduduk-Indonesia-Belum-Punya-Rekening>

Tribunnews (2013, September 14). 15.000 Unit Toyota Agya Ludes tak Tersisa. Diakses di: <http://www.tribunnews.com/bisnis/2013/09/14/15000-unit-toyota-agya-ludes-tak-tersisa>





GSI Global
Subsidies
Initiative

iisd International
Institute for
Sustainable
Development
Institut
international du
développement
durable

Briefing

Subsidi Energi

Published by the International Institute for Sustainable Development.

International Institute for Sustainable Development

Head Office

161 Portage Avenue East, 6th Floor, Winnipeg, Manitoba, Canada R3B 0Y4

Tel: +1 (204) 958-7700 | Fax: +1 (204) 958-7710 | Web site: www.iisd.org

About IISD

The International Institute for Sustainable Development (IISD) contributes to sustainable development by advancing policy recommendations on international trade and investment, economic policy, climate change and energy, and management of natural and social capital, as well as the enabling role of communication technologies in these areas. We report on international negotiations and disseminate knowledge gained through collaborative projects, resulting in more rigorous research, capacity building in developing countries, better networks spanning the North and the South, and better global connections among researchers, practitioners, citizens and policy-makers.

IISD's vision is better living for all—sustainably; its mission is to champion innovation, enabling societies to live sustainably. IISD is registered as a charitable organization in Canada and has 501(c)(3) status in the United States. IISD receives core operating support from the Government of Canada, provided through the Canadian International Development Agency (CIDA), the International Development Research Centre (IDRC), and from the Province of Manitoba. The Institute receives project funding from numerous governments inside and outside Canada, United Nations agencies, foundations and the private sector.

About GSI

GSI is an initiative of the International Institute for Sustainable Development (IISD). GSI puts a spotlight on subsidies—transfers of public money to private interests—and how they impact efforts to put the world economy on a path toward sustainable development. In cooperation with a growing international network of research and media partners, GSI seeks to lay bare just what good or harm public subsidies are doing; to encourage public debate and awareness of the options that are available for reform; and to provide policy-makers with the tools they need to secure sustainable outcomes for our societies and our planet.

International Institute for Sustainable Development

Global Subsidies Initiative

International Environment House 2

9 chemin de Balexert, 1219 Châtelaine, Geneva, Switzerland

Tel: +41 22 917-8373 | Fax: +41 22 917-8054

